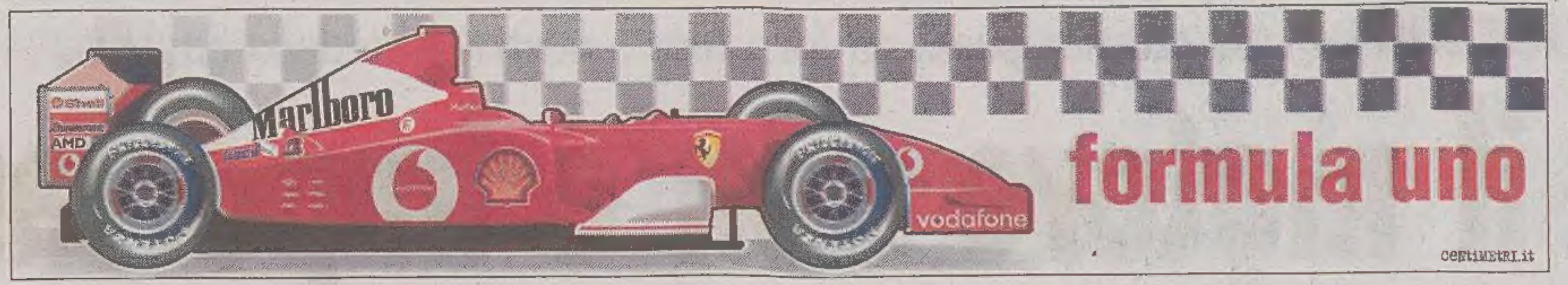
Shell
Un mare di idee.



Shell
Un mare di idee.

GRAN PREMIO DI FRANCIA L'ultimo tentativo di strumentalizzazione delle grandi case nei confronti della Fia e, di conseguenza, di Maranello

Solo questione di gomme, non sicurezza

L'asfalto del circuito di Magny Cours è atipico e deteriora gli pneumatici più velocemente

LIBERE

Terzo tempo per il tedesco davanti alle due Renault di Alonso e Fisichella

Schumi cresce dietro alle McLaren

MAGNY COURS Il collaudatore della McLaren Mercedes, Pedro De la Rosa, e il pilota ufficiale della scuderia anglotedesca, Juan Pablo Montoya, sono stati i più veloci della seconda ora di prove libere del Gp di Francia, decima prova del mondiale di Formula Uno, davanti al campione del mondo Michael Schumacher con la Ferrari, in rilancio.

Michael Schumacher

Lo spagnolo ha girato in 1'14"460, evidentemente più scarico di tutti, Montoya ha subito un distacco di 669 millesimi, poi Schumacher vicinissimo a 744.

A conferma della buona prova della monoposto, il fatto che preceda le due Renault del leader del mondiale, Fernando Alonso, e dell' italiano Giancarlo Fisichella. Sesto Olivier Panis con la Toyota, settimo Rubens Barrichello distaccato di un secondo e 145.

Nella sessione la McLaren del finlandese Kimi Raikkonen ha rotto il motore e domani partirà comunque con dieci posizioni di penalizzazione. Nella sessione c'è stata anche un' uscita di pista terminata contro il muro di protezione di gomme del Red bull Christian Klien e un testa a coda di Fisichella, senza conseguenze.

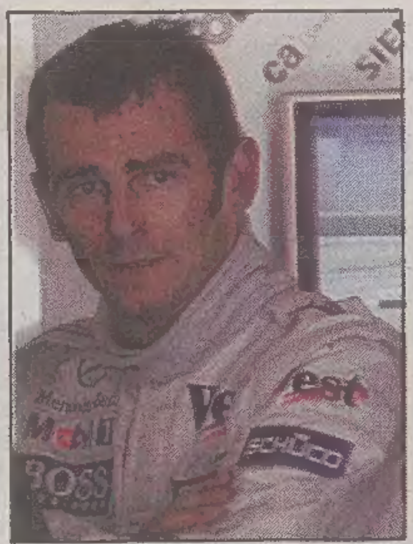
Nella prima ora di prove libere, peraltro, De La Rosa ha segnato una 1'14"778 e Alonso un 1'15"183, un tempo leggermente migliore di quello del tedesco della Ferrari, che così ha realizzato il terzo tempo della giornata, anche se in effetti si tratta di due test diversi e non comparabili.

Pedro De la Rosa è stato il più veloce anche il mattino. Lo spagnolo ha preceduto il connazionale Fernando Alonso, leader del mondiale, e l'altra Renault dell' italiano Giancarlo Fisichella.

De La Rosa ha girato in 1'14"778, più veloce di oltre quattro decimi rispetto alle vetture francesi, che hanno preceduto la Bar Honda di Takuma Sato e la McLaren di Kimi Raikkonen.

Fernando Alonso

Le Ferrari, dopo le piogge di giovedì e il ritorno del sole ma con cielo nuvoloso e temperature piuttosto basse ieri mattina, erano distaccate di oltre due secondi. Michael Schumacher era undicesimo a 2.060 millesimi, Rubens Barrichello quattordicesimo a 2.611.


Pedro De la Rosa

Per la gara casalinga una curiosità in casa Renault. Le R25 di Alonso, Fisichella e Montagny, infatti, avranno una livrea leggermente diversa, con un disegno che interessa in particolare la parte alta della vettura, quella sopra al motore. In più sulle monoposto, e precisamente sul muso, campeggerà anche il logo di Parigi 2012, a sostegno della candidatura della capitale francese all'organizzazione dei Giochi olimpici, dei quali Renault è partner ufficiale. La candidatura francese è una delle più forti e ha raccolto il sostegno di tanti campioni.

MAGNY COURS Archiviato il processo-farsa di Parigi, finalmente si torna a correre. Con una sola speranza: che politica&business tornino a concedere il giusto spazio allo sport.

Ma non ci facciamo eccessive illusioni. I segnali sono chiari: la F1 ha imboccato una brutta china. Situazioni strane e pressioni più o meno occulte si intrecciano con antichi e mai risolti giochi di potere. In ballo, come sempre, la gestione del Circus e la munifica torta annualmente rimpinguata dagli introiti che gli assets F1 assicurano a chiunque si muova nel paddock, nani e ballerine compresi.

È evidente anche al cieco e allo sprovveduto che lo show inscenato dalle «sette sorelle Michelin» a Indianapolis non aveva nulla a che vedere con la sicurezza.

Jean Todt

Si è trattato dell'ultimo, abortito, tentativo di strumentalizzazione da parte delle maggioranza delle grandi case (azioniste di maggioranza di tutti i grandi team) nei confronti della Fia e, di conseguenza, della Ferrari. L'unico team ad avere già firmato il nuovo Patto della Concordia.

Come ha elegantemente ricordato Jean Todt, per evitare rogne nel Gp Usa ai team gommati alla francese sarebbe bastato ridurre leggermente la velocità in curva. Cioè usare la stessa procedura adottata quest'anno dalle Rosse per diversi Gp, nel periodo in cui le Bridgestone denunciavano dubbie performance e carenze di tenuta.

Al contrario, si è cercato di forzare la mano a Fia e organizzatori, ignorando i regolamenti e giocando su un subdolo concetto di sicurezza.

Il bluff è durato poco, come tutti sanno. Non accenna invece a spegnersi l'onda lunga delle polemiche innescate dal Gp a sei. Purtroppo la voglia di fare chiarezza si è spenta sulla necessità di tornare a garantire uno spettacolo completo.

Quindi sentenze e pene rinviate a settembre: in Francia si correrà a ranghi compatti.

Ma attenzione: non è finita. I miracoli, come testimonia la lunga crisi Bridgestone, non esistono neppure nel settore gomme da competizione. E allora a Magny-Cours attendiamoci pure qualche sorpresa. Se Michelin non avrà risolto seppur parzialmente i suoi problemi di tenuta, saranno guai seri.

L'asfalto francese è atipico, trattiene moltissimo il calore, contribuendo a deteriorare gli pneumatici più velocemente di altre piste. Tanto che nelle scorse edizioni del Gran premio i team hanno sempre scelto la strategia dei tre pit stop.

Bell'interrogativo, allora. Nel momento in cui la Ferrari rialza la testa (grazie anche alle nuove Bridgestone) vuoi vedere che McLaren, Renault e company cominciano a sbarellare per un eccesso di presunzione?

Riccardo Roccato

Il sette volte iridato Schumacher arriva in monopattino davanti ai «treni» di Bridgestone.

Un meccanico Renault controlla le gomme Michelin che saranno usate nel Gp di Francia.

IL GP DI FRANCIA www.magnyf1.com

Domani

Circuito di Magny-Cours
Lunghezza: 4,513 km
Nº di giri: 67
Distanza totale: 302,371 km

MAGGIOR NUMERO DI VITTORIE
7 Michael Schumacher

MAGGIOR NUMERO DI POLE
3 Michael Schumacher, Damon Hill

RECORD POLE
2004 - Fernando Alonso 1'13"698

GIRO RECORD IN GARA
2004 - Michael Schumacher 1'15"377

VINCITORE 2004
Michael Schumacher (Ferrari)

IN TV QUALIFICHE • Oggi ore 12.50 Rai2 — GARA • Domani ore 13.30 Rai1

ANSA-CENTIMETRI

ROSSE IN CRESCITA

Il buon andamento del 2005 dovuto alle vendite di «612 Scaglietti», «Superamerica», «F430» coupé e spider

Ferrari venderà quest'anno oltre 5000 auto

MARANELLO La Ferrari nel 2005 batterà il proprio record di vendita andando oltre la soglia delle 5000 vetture immatricolate. Nel 2004 si è fermata a 4975. Il buon andamento del 2005 è dovuto al successo delle vendite della «612 Scaglietti», della «Superamerica» e della «F430» coupé e spider sui mercati di vendita mondiali che ora sono diventati 52.

Probabilmente a Maranello potrebbero spingersi anche più in là nelle vendite, ma, oltre a voler mantenere l'esclusività, la priorità è quella di contenere i tempi di consegna evitando di superare l'arco di un anno e mezzo fra ordine e consegna al cliente.

Il buon andamento commerciale, l'accordo con Bernie Ecclestone per la permanenza di Ferrari in Formula Uno fino al 2012 a condizioni più vantaggiose, e il fatto che la Maserati peserà sui conti Ferrari solo per i primi tre mesi del 2005 (dall'1 aprile Maserati è controllata da Fiat Spa), rendono i dirigenti del Cavallino fiduciosi del fatto che per il 2005 ci sarà un consistente aumento della redditività.

Una redditività che per la Ferrari c'è stata anche nel 2004 se si scorporano i dati negativi della Maserati (che comunque nel 2005 dovrebbe consegnare ai clienti circa 6000 vetture - nel 2004 ne sono state vendute 4590 - 30% delle quali assorbite dal mercato nord-americano). Infatti nel 2004 il Gruppo Ferrari-Maserati ha avuto un risultato operativo consolidato positivo per 6 milioni di euro incluse perdite di Maserati per 112 milioni. Al netto da imposte e oneri finanziari il risultato netto di gruppo è stato negativo per 27 mln, comprese perdite nette di Maserati per 90 mln.

Bernie Ecclestone

A Trieste trovi Shell
Aurisina 129 • Piazza Duca degli Abruzzi 4/1 • Strada del Friuli, 7
Viale Campi Elisi 1/1 • Fernetti Autoporto • Via Locchi, 3 • Via Flavia D'Aquilinia 12/A
I NUOVI PREMI Shell CLUBSMART TI ASPETTANO!
Le tessere e i punti accumulati precedentemente sono validi presso tutti i punti vendita aderenti.
INIZIATIVA DEI GESTORI

FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GRAN PREMIO DI FRANCIA La casa tedesca passa da fornitore a costruttore della Sauber

Bmw: il motore non è importante

E la Williams sembra intenzionata a raggiungere un accordo con la Toyota

L'ALBO D'ORO

GP di Francia

1988	Alain Prost	McLaren
1989	Alain Prost	McLaren
1990	Alain Prost	Ferrari
1991	Nigel Mansell	Williams
1992	Nigel Mansell	Williams
1993	Alain Prost	Williams
1994	Michael Schumacher	Benetton
1995	Michael Schumacher	Benetton
1996	Damon Hill	Williams
1997	Michael Schumacher	Ferrari
1998	Michael Schumacher	Ferrari
1999	Heinz-Harald Frentzen	Jordan
2000	David Coulthard	McLaren
2001	Michael Schumacher	Ferrari
2002	Michael Schumacher	Ferrari
2003	Ralf Schumacher	Williams
2004	Michael Schumacher	Ferrari

ANSA-CENTIMETRI

MAGNY COURS Un'altra notizia-bomba, oltre alla comunicazione della Fia in merito alla vicenda Indianapolis, ha movimentato la vigilia di Magny-Cours. La Bmw ha acquisito il team Sauber, passando così dal ruolo di motorista fornitore a quello di costruttore. Una rivoluzione che avrà luogo a partire dal 2006, quando oltre a quello della squadra svizzera (in F1 dal '93) sparirà anche il nome Jordan.

Quest'ultimo sarà sostituito dal marchio Midland. Ma come si è arrivati a un accordo così importante? Ad ascoltare le parti in causa sembra una soluzione naturale: «Questa mossa da parte di Bmw - spiega Mario Theissen, ds della casa tedesca - è dettata fondamentalmente dalla consapevolezza che ormai il motore in F1 ha meno importanza di un tempo. Oggi risultano più importanti non solo le gomme, ma anche la vettura nel complesso e il pilota. Il nostro obiettivo è quello di creare un pacchetto globale competitivo e per farlo bisogna avere a disposizione una squadra perfettamente integrata. Abbiamo pensato di rilevare la Sauber perché il complesso svizzero ci assicura basi concrete per lo sviluppo e la produzione di tutta la monoposto, inoltre a Hinwil è attiva una fra le gallerie del vento più efficienti in assoluto. La Bmw vuole ampliare le strutture attuali e aumentare il personale; la squadra verrà gestita integrando le forze impegnate nelle sedi tedesca e svizzera».

Un progetto faraonico, dunque, nel quale i tedeschi puntano molto e dal quale si aspettano altrettanto: «Per la nostra casa sono parole di Burkhard Goschel, presidente Bmw - la F1 sarà ancor di più il miglior veicolo con cui mostrare quali competenze possediamo come costruttori di automobili. Dal prossimo anno avremo la responsabilità di un team tutto nostro».

Al coro dei soddisfatti si aggiunge lo stesso Peter Sauber, per 35 anni alla guida del team che porta il suo nome: «La realtà della F1 è cambiata con l'arrivo di sei grandi case ufficiali; per i privati è davvero difficile garantirsi un budget adeguato per competere ad alto livello. Questo accordo mi consente di dare un futuro alla mia azienda, garantendo i 300 posti di lavoro».

E la Williams? La squadra di Sir Frank risentirà pesantemente della scelta Bmw, motorista fin qui legato a fornire in esclusiva i motori proprio alla scuderia di Grove fino al 2006. Con un'opzione estesa al 2009, non bastasse. L'annuncio della casa bavarese in pratica viene a rompere gli accordi preesistenti, per quanto proprio a Magny-Cours le due parti dovrebbero incontrarsi e valutare la prosecuzione del rapporto.

I tedeschi sembrano intenzionati a proporre una fornitura secondo patti, seppure non in esclusiva, ma la Williams è ormai concentrata altrove. La situazione appare fluida, accordi firmati non dovrebbero ancora essercene, tuttavia radiobox vuole il team biancoblù particolarmente interessato ai propulsori Toyota e Honda. Con i Cosworth in lizza per un'eventuale stagione di transizione in attesa di legarsi a una casa ufficiale.

Di tutte queste ipotesi la più difficile prevede l'accordo con Toyota, casa concentrata sul proprio team e intenzionata a fornire i V8 2006 alla Jordan-Midland. Percorribile la strada che porta alla Honda, la cui partnership con Bar potrebbe interrompersi dopo la squalifica di Imola.

m. m. n.

FIA

Sembrano quasi assolte le scuderie ritiratesi a Indy

Resta sul banco degli imputati la casa francese di gomme

MAGNY COURS Tempesta in un bicchier d'acqua, provvedimento tenue rispetto al disagio e alla cattiva pubblicità procurata dal pasticcio di Indianapolis, semplice pausa in attesa di verificare le contromosse delle scuderie gommate Michelin.

La via intrapresa dalla Fia nel pronunciamento emesso mercoledì può essere letta in diversi modi, ma sembra chiamare in causa più che altri il colosso francese produttore di pneumatici, con le scuderie chiamate sotto accusa sì, ma di riflesso. Max Mosley, presidente Fia, del resto ha escluso che si fossero messe d'accordo per non correre il Gp degli Usa. Era questo in fondo il capo d'accusa più grave. La decisione finale arriverà solo a settembre, per vedere come scuderie e fornitore delle coperture rimedieranno a quanto successo.

Toccherà al Consiglio mondiale decidere le sanzioni da adottare, ma Mosley ha già fatto intuire come difficilmente si procederà a

Max Mosley

una penalizzazione in termini di punti iridati, altro indizio di come tutto sommato non siano le scuderie a essere nel mirino della Fia. Del resto questa soluzione porterebbe a una vera e propria guerra tra i costruttori chiamati in causa e la Fia con possibile approdo davanti ai tribunali.

Diverso il discorso che riguarda la Michelin. Il presidente della Fia ha parlato esplicitamente della necessità, da parte del colosso francese, di fornire chiarimenti «su tutti gli inconvenienti dei vostri pneumatici negli ultimi due Mondiali», come recita la lettera aperta di Mosley alla Michelin, allargando lo scontro su un fronte ben più ampio di quanto non sia l'episodio di Indianapolis.

«Se scopriremo che ci sono state altre rotture, la Michelin potrebbe non essere più autorizzata a fornire gomme per la F1», è in pratica il nemmeno tanto velato messaggio inviato alla casa francese. La Michelin, per la Fia, rappresenta «solo» un fornitore e per questo non poteva essere convocata a Parigi, dove invece hanno dovuto presentarsi i rappresentanti delle scuderie «ribelli», ma è chiaro che la pressione sulle scuderie da qui a settembre è anche e soprattutto pressione sulla Michelin.

PARLA IL LEADER DEL MONDIALE

Alonso sicuro di ottenere ottimi risultati nel Gp di domani a Magny Cours

«Michelin proprio come prima»

L'anno scorso il pilota spagnolo ottenne la pole

MAGNY COURS La Michelin non avrà un calo di prestazioni. Secondo il leader del mondiale, Fernando Alonso, non c'è pericolo che, dopo il crac di Indianapolis, il gommista fin qui imbattibile scelga gomme più conservative: «Credo che gli pneumatici - dice "Nano" - renderanno esattamente come prima. Ciò che è successo a Indy è un problema specifico per quella configurazione di circuito. Guardando ai tempi e alle prestazioni che abbiamo avuto nei test della scorsa settimana, penso che siamo più competitivi di prima».

Intanto, però, Schumi può rilanciare la sfida, anche grazie ai 18 punti che ha guadagnato tra Canada e Stati Uniti sullo spagnolo della Renault. E grazie ai 10 presi su Raikkonen della McLaren nel pasticcio americano: un «casino» come lo definisce letteralmente Schumacher.

«È stata una situazione difficile, non piacevole - la qualifica Fernando Alonso -. Certo, come dice Raikkonen, c'è solo bisogno di correre più gare possibile e incamerare il massimo di punti. Penso che domani sarà una buona occasione per noi. L'anno scorso feci la pole position. Arrivai secondo dopo una gara combattuta con Schumacher, ma con differenti strategie. Bella

Michael Schumacher

da guidare e da vedere. Spero di essere competitivo anche quest'anno. La R25 sta andando alla grande in tutti i circuiti e qua, specialmente qua, probabilmente anche di più».

Magny Cours è il circuito di casa per la Renault, ma Schumacher, che l'anno scorso precedette lo spagnolo e il compagno di squadra Rubens Barrichello, vi ha vinto sette volte, ottenendo per altro solo una pole position. A Indy il campione del mondo è andato fortissimo, rischiando le sportellate con Barrichello, che tuttavia smorza le polemiche che ebbe in Usa. Insomma, la Ferrari va di nuovo forte. «Girava sull'1'11» - risponde Alonso - ma è impossibile sapere in che condizioni, quanta gomma ci fosse sull' asfalto, quanto avremmo reso noi. Io so che sono in testa al mondiale piloti, che la Renault lo è tra i costruttori, che la macchina ha fatto un sacco di progressi a Jerez e arriva qui in perfette condizioni».

Si parla di disputare una gara in più, magari non valida per il mondiale, a Indianapolis: «Staremo a vedere», dice lo spagnolo. Che onestamente ammette di avere trovato interessante la gara a sei (anzi a due, le Ferrari), che ha visto in tv: «Sono cose che succedono nello sport. Nel tennis guardi una partita e magari la sospendono perché succede qualcosa a uno degli atleti. Certo sul momento dispiace a chi guarda, come ai tantissimi che erano sulla pista a Indy. Ma c'era un problema di sicurezza. Non era possibile correre. Penso che i tifosi abbiano capito. La nostra è una gomma che ha vinto tutte le gare sin al Gp Usa, quindi non è una brutta gomma. Ha incontrato solo un problema specifico».

IN BREVE

Al policlinico di Vienna

Trapianto di rene dalla compagna per l'ex F1 Lauda

VIENNA L'ex campione di Formula Uno, Niki Lauda (56 anni), è stato sottoposto a Vienna per la seconda volta a un trapianto di rene, donatogli dalla sua compagna, Birgit Wetzinger.

Lo ha riferito ieri l'agenzia stampa austriaca Apa, ricordando che già nel 1997 l'ex ferrarista aveva ricevuto un terzo rene dal fratello Florian resosi necessario dopo disturbi cronici renali. «L'operazione si è resa necessaria perche la funzionalità del rene donato da mio fratello era calata», ha detto Lauda.

Niki Lauda

L'intervento, effettuato una settimana fa al policlinico di Vienna dal chirurgo Ferdinand Mühlbacher, è riuscito senza complicazioni. «L'ex campione vive ora con quattro reni», ha spiegato Mühlbacher. Sia Lauda sia la Wetzinger sono già stati rilasciati dall' ospedale.

«Mi sono informata bene su possibili conseguenze di un trapianto renale. Quando si era chiarito che ero adatta per una donazione, per me era chiaro che avrei regalato un rene a Niki», ha detto Wetzinger.

Lo scorso mese l'ex-cancelliere austriaco Franz Vranitzky (Spoe, socialdemocratici) aveva donato un rene alla moglie Christine.

Panis ex pilota Ligier terza guida della Toyota

MAGNY COURS La Toyota ha presentato un pilota molto caro ai tifosi transalpini: Olivier Panis ha fatto infatti un'apparizione in veste di terzo pilota nelle prove di ieri al posto di Zonta. Panis conosce Magny-Cours meglio di ogni altro pilota, avendo fatto parte della Ligier che aveva sede a lato della pista, e ha usato la sua esperienza per aiutare la squadra nella preparazione delle qualifiche e del Gp. Oltre a Trulli, Ralf Schumacher, completamente ristabilito dopo l'incidente in prova a Indy, sarà regolarmente al via della corsa.

GRAN PREMIO DI FRANCIA Montezemolo: «Sono certo che in America avremmo potuto vincere anche con tutti in pista»

La Ferrari per confermare la svolta di Indy

«I nostri partner giapponesi stanno lavorando molto bene per colmare il gap con i francesi»

Michael nuovamente convinto di essere in lizza per il titolo mondiale: «Ma dobbiamo essere obiettivi e non dimenticare il grande vantaggio di Alonso»

MAGNY COURS Tanto atteso e più volte annunciato, il momento della svolta ferrarista potrebbe essere arrivato ad Indianapolis. Non tanto per il bottino pieno acquisito in entrambe le classifiche iridate (sono comunque punti pesantissimi, indispensabili per puntare alla rimonta) quanto per la sostanza che le F2005 hanno mostrato sia negli Stati Uniti sia, la settimana scorsa, nei test di Barcellona. Pur contro se stessa, la Ferrari ha fornito una prestazione di valore ad Indy, girando su tempi di eccellenza.

Tempi che l'avrebbero vista protagonista anche in condizioni normali. Come sottolinea il presidente Montezemolo, determinato nel descrivere la rimonta della sua squadra: «Sono certo - le sue parole - che in America avremmo potuto vincere anche con tutti gli altri regolarmente in pista, lo dico considerando i tempi su cui Michael e Rubens giravano dopo l'ultimo pit stop, crono eccellenti».

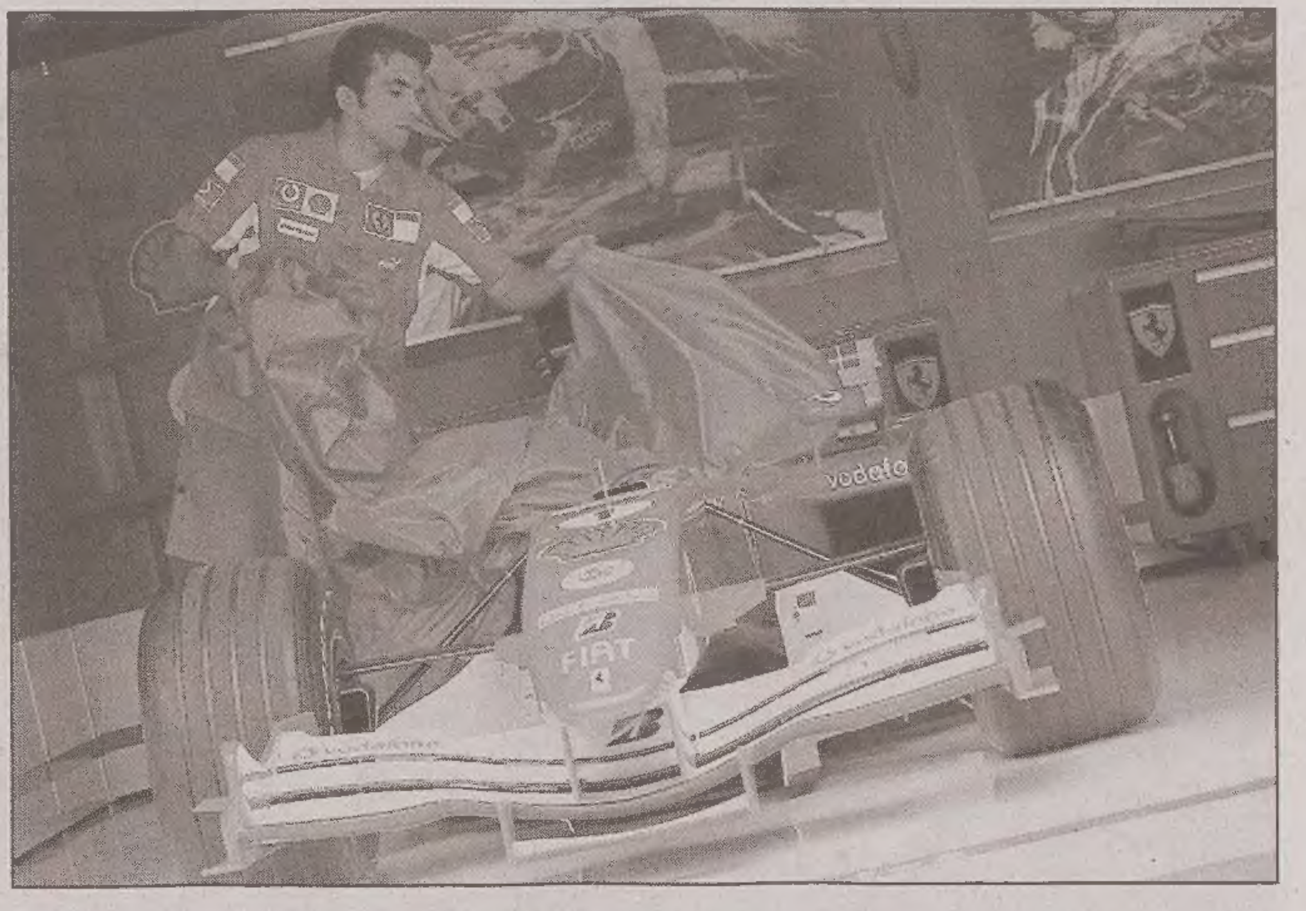
Il numero uno di Maranello appare galvanizzato al punto da rilanciare in vista di domani: «Saremo a Magny-Cours - prosegue - per vincere. Abbiamo superato buona parte dei problemi che ci sono costati un inizio stagione deludente, credo proprio che torneremo in alto stabilmente, pronti a lottare con i migliori sempre».

Il pre-Francia è stato anche l'occasione per dedicare un pensiero alla Bridgestone, tanto bistrattata fino a oggi e clamorosamente rivalutata proprio dalla rivale Michelin: «I nostri partner giapponesi - conclude Montezemolo - stanno lavorando molto bene, soprattutto per colmare il gap con la Michelin durante il primo giro lanciato».

Proprio questo frangente è stato il più curato da Michael Schumacher nei recenti test spagnoli, durante i quali ha staccato un miglior tempo di un secondo più veloce rispetto a quello siglato da Raikkonen nella seconda sessione del Gp di Spagna (disputata con a bordo la benzina necessaria per il primo stint di gara). Il tedesco ha effettuato diversi run da cinque giri ciascuno ed è confortante notare come il primo giro lanciato sia sempre risultato il più veloce, chiara conferma che i tecnici Bridgestone hanno individuato la via giusta per arginare lo strapotere Michelin in qualifica. Tecnicamente le nuove coperture appaiono simili a quelle schierate durante il Gp d'Australia, allora bocciate perché ritenute troppo conservative sia per mescola sia per costruzione.

Un concetto, quello dell'affidabilità, da sempre caro alla Bridgestone, che ad Indianapolis ha visto ripagate le proprie convinzioni tecniche e costruttive nel modo più clamoroso. Basta attendere il via di domani, dunque, e valutare quanto sia attendibile il rinnovato ottimismo di Schumi, nuovamente convinto di essere in lizza per il titolo: «Ma dobbiamo essere obiettivi e non dimenticare il grande vantaggio di Alonso; è una dote importante».

Marco M. Nagliati



Nei box Ferrari si scopre la F2005 che vuole essere protagonista domani a Magny Cours.

IL CASO

Morì pilota al Mugello Direttore autodromo condannato a 16 mesi

FIRENZE Il direttore dell' autodromo del Mugello, Sante Ghedini, è stato condannato dal giudice del Tribunale di Firenze, Alessandro Nencini, a un anno e quattro mesi di reclusione (pena sospesa), per la morte di Alfredo Melandri, 25 anni, pilota di Formula 3, deceduto nel marzo '98 dopo un incidente durante una sessione di prove nel circuito toscano.

Il giudice ha anche condannato Ghedini al pagamento di una provvisionale di mezzo milione di euro in favore dei familiari del pilota, costituitisi parte civile. Insieme a Ghedini, come responsabile civile, è stata condannata al pagamento in solido della provvisionale anche la Ferrari spa, proprietaria dell'autodromo.

L'incidente avvenne il 2 marzo del '98 durante una sessione di prove libere per monoposto Formula 3. Melandri, originario di Lugo di Romagna, che correva per il team Rc Motosport di Novara, alla guida di una Dallara uscì di pista alla curva San Donato e, dopo aver percorso una via di fuga lunga 107 metri, andò a sbattere contro un muretto protetto da gomme. Il giovane pilota morì otto giorni dopo l'incidente in ospedale.

Il direttore del circuito finì sotto processo per omicidio colposo: l'accusa aveva in particolare contestato lo stato di manutenzione della via di fuga, il cui terreno non avrebbe consentito di ridurre, come dovuto, la velocità dell'auto di Melandri. Il pm Alessandro Crini aveva chiesto due anni e quattro mesi di reclusione, escludendo per Ghedini le attenuanti generiche, concesse invece dal giudice.

SODDISFAZIONE

I bolidi di Maranello non sono mai andati così bene di venerdì

MAGNY COURS La Ferrari è tornata davvero. Mai come a Magny Cours, quest'anno il venerdì di gara ha detto così bene alle rosse. Escludendo Pedro De la Rosa, collaudatore e con la McLaren-Mercedes verosimilmente scarica, il tempo di Michael Schumacher, nella seconda sessione, è stato secondo solo a Juan Pablo Montoya, la cui McLaren è apparsa per altro molto difficile da governare. Rubens Barrichello, settimo in assoluto, in effetti è quinto, perché davanti gli sta un altro test driver, Olivier Panis con la Toyota. Mai così bene, insomma. Dopo la doppia trasferta americana, il secondo e il terzo posto in Canada, la doppietta in Usa, questa volta il «benessere» del Cavallino si comincia a vedere da subito. Nella foto, Schumi al lavoro con i fan.

NOVITÀ

Cofano più stretto e lungo, paratie laterali e flap nuovi

F2005, evoluzioni aerodinamiche per agevolare le Bridgestone

MAGNY COURS Gomme ma non solo. Saranno tante le novità sulle F2005 preparate per Magny Cours; alle recenti evoluzioni di motore e di cambio si aggiunge lo sviluppo delle sospensioni, modificate per agevolare la resa delle nuove Bridgestone. Ma il settore dove sono attese evoluzioni importanti è soprattutto l'aerodinamica.

A Barcellona Schumacher è salito su una monoposto chiaramente ritoccata nelle forme; dal cofano motore (più stretto e più lungo rispetto alla versione usata fino ad Indianapolis) all'ala anteriore (che presenta paratie laterali e flap nuovi), diversi punti della carrozzeria risultano evoluti in funzione del tracciato francese.

È «annunciato» un deviatore di flusso vicino all'entrata dei radiatori, funzionale a migliorare il flusso nella zona posteriore, cosë come un paio di pinne davanti agli attacchi delle sospensioni anteriori, soluzione ispirata dalla Renault R25. Una presa d'aria inedita sarà funzionale al confort dei piloti, chiamati a uno sforzo particolarmente gravoso durante le gare estive; è posta sulla scocca, vicino al volante, l'obiettivo è ridurre la temperatura nell'abitacolo.

Schumi a Magny Cours al volante di un kart.

AUTOFFICINA
NAIBO ALDO
Ronchi dei Legionari - Via Stagni, 11 tel. 0481.777144 fax 475861
MAPPATURA CENTRALINE delle migliori marche
autorizzata DAIHATSU

SOCCORSO STRADALE
SERVIZIO REVISIONI - ASSETTI
ELABORAZIONI AUTO
RIPARAZIONI AUTOVEICOLI di qualsiasi marca
FORNITURA E MESSA IN OPERA DI GANCI TRAINO
RIPARAZIONE D'AUTO D'EPOCA
RICARICA ARIA CONDIZIONATA E CONDIZIONATORI

CemCarService
Officina indipendente specializzata in vetture Mercedes e Fuoristrada
Monfalcone (Go) via I° Maggio, 117 Tel. 0481 486281

zorgniotti e piu
EKE GRECAV
Cormòns - Via Vino della Pace, 18 - tel. 0481 60595
email: zorgniotti@tin.it - www.zorgniotti.it
NOVITÀ
DAL 2005 ANCHE OFFICINA AUTORIZZATA PEUGEOT
con vettura sostitutiva e lavaggio rapido gratuito
• Lavaggio esterno rapido gratuito della vostra autovettura
• Officina autorizzata Lancia
• Auto d'importazione tutte marche
• Officina e assistenza multimarche
• Carrozzeria certificata "PPG" con garanzia a vita sulla verniciatura
• Noleggio furgoni trasporto persone con assicurazione furto incendio e casco
• Autolavaggio

SOSTENIAMO LA VOSTRA CRESCITA.

9° Forum Formazione

Alla ricerca dell'eccellenza: tendenze, strategie, strumenti.

Milano, Palazzo delle Stelline 8 - 9 novembre 2005

Da nove anni SOMEDIA, società del Gruppo Editoriale l'Espresso, sostiene la crescita di aziende pubbliche e private organizzando FORUM FORMAZIONE, il grande evento dedicato a strategie, strumenti e modelli della formazione per le imprese e la pubblica amministrazione. Due convegni istituzionali riservati ai Responsabili della Formazione e del Personale per divulgare la cultura della formazione e delineare i nuovi trend del mercato. Una vasta area espositiva a disposizione delle aziende per promuovere servizi e prodotti. Un'occasione da non perdere per conoscere le novità culturali e tecnologiche della formazione blended e online.

2005 Forum Formazione
SOMEDIA
la Repubblica

Per informazioni e sponsorizzazioni tel. 02 70648 213 - forumformazione@somedia.it - www.forumformazione.somedia.it